IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 220)**

z dnia 24 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 220)

24 maja 2023 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

I. informację o dokumentach, w stosunku do których Prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag: COM(2023) 201, 245, 250 (art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej), COM(2023) 202, 203, 205, 206, 211, 213, 216, 218, 219 (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r.), C(2023) 2617, COM(2023) 200, 204, 207, 212, 214, 225, 233 (art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej),

II. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, informację Rady Ministrów o posiedzeniu Rady ds. Zagranicznych w formacie ministrów ds. handlu, które odbędzie się w dniu 25 maja 2023 r.,

III. w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii (1 i 2 czerwca 2023 r.), w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2023) 126, COM(2021) 562, 559, 561, 813, 812, COM(2020) 579, 577, COM(2022) 384),

IV. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (COM(2023) 127 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,

V. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów (COM(2023) 128 wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP,

VI. w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej, Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie aktualizacji strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania: Udoskonalona strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego w obliczu zmieniających się zagrożeń morskich (JOIN(2023) 8 wersja ostateczna) i odnoszące się do niego stanowisko rządu.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu oraz **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Piechowiak** sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii wraz ze współpracownikami, **Paweł Lewandowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Marek Popiołek** zastępca dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Agata Jackiewicz, Joanna Heger, Agata Domańska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych; **Tomasz Jaroszyński** – ekspert ds. legislacji z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Stwierdzam kworum. Witam wszystkich państwa. Czy są uwagi do porządku dziennego obrad? Uwag nie słyszę. Przechodzimy do pkt I, czyli informacji o dokumentach, w stosunku do których prezydium wnosi o niezgłaszanie uwag. Są to następujące dokumenty: w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej COM(2023) 201, 245, 250, w trybie art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. COM(2023) 202, 203, 205, 206, 211, 213, 216, 218, 219, w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. C(2023) 2617, COM(2023) 200, 204, 207, 212, 214, 225, 233.

Czy do wymienionych przeze mnie dokumentów państwo posłowie zgłaszają uwagi, czy też możemy je przyjąć bez rozpatrywania przez Komisję? Nie słyszę sprzeciwu. W związku z tym stwierdzam, że **Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do wymienionych wyżej dokumentów**.

Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informacji Rady Ministrów o posiedzeniu Rady ds. Zagranicznych w formacie ministrów ds. handlu, która odbędzie się w dniu 25 maja 2023 r. Bardzo proszę pana ministra Grzegorza Piechowiaka o przedstawienie informacji rządu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii Grzegorz Piechowiak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w dniu 25 maja, to jest jutro, odbędzie się w Brukseli posiedzenie Rady ds. Zagranicznych w formacie ministrów

ds. handlu. Ze strony polskiej w posiedzeniu będzie uczestniczyć pani Kamila Król, podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii.

Wstępny porządek obrad przewiduje następujące tematy: po pierwsze relacje UE – Stany Zjednoczone. Polska opowiada się za dalszym wzmacnianiem partnerstwa UE i Stanów Zjednoczonych, szczególnie w obecnej trudnej sytuacji geopolitycznej. Pomimo idei transatlantyckiego partnerstwa popieramy działania Komisji Europejskiej mające na celu poprawę obecnych warunków współpracy gospodarczej oraz rozstrzygnięcie aktualnych problemów, w tym wypracowanie konkretnych ułatwień w handlu na forum Rady ds. Handlu i Technologii. Polska zwraca również uwagę na konieczność rzeczywistego zaangażowania się Stanów Zjednoczonych w reformę WTO i przygotowanie do XIII konferencji ministerialnej, której sukces wzmocni i ugruntuje międzynarodowy system handlu. Pilnego rozwiązania wymaga kwestia upływającego wkrótce zawieszenia stawek celnych na stal i aluminium, których ponowne wprowadzenie groziłoby powrotem do stosowania środków retaliacyjnych i pogorszeniem wzajemnych relacji. Ponadto Polska regularnie sygnalizuje problem utrzymywanych na rynku Stanów Zjednoczonych barier handlowych dla polskich produktów rolnych i przemysłu stoczniowego, w tym zakazu importu jabłek i gruszek czy też brak dostępu dla Polski do kontyngentu taryfowego na tytoń.

Punkt drugi to relacje UE z Chinami. Polska oczekuje, że Komisja Europejska będzie stanowczo i konsekwentnie wywierać presję na Pekin, by podjął realne działania pozwalające na rozwój zrównoważonej współpracy gospodarczej UE – Chiny. W tym celu UE powinna wykorzystać w sposób kreatywny posiadane mechanizmy w obronie unijnego rynku przed nieuczciwą konkurencją. Polska zwraca uwagę, że w obliczu rosnących napięć geopolitycznych UE powinna nieustannie pracować także nad dywersyfikacją łańcuchów dostaw, aby nie popaść w uzależnienie gospodarcze od Chin.

Punkt trzeci to przygotowania do XIII konferencji ministerialnej Światowej Organizacji Handlu. Rada omówi postęp w przygotowaniach do XIII konferencji ministerialnej. Obecnie nie widać jeszcze woli większości państw członkowskich WTO do rzeczywistego zaangażowania się w negocjacje WTO. Przyjmują one postawę wyczekującą. Prawdopodobnie rzeczywiste negocjacje ruszą dopiero po przerwie letniej. Polska podziela postawę UE w zakresie konieczności modernizacji WTO, która powinna efektywnie odpowiadać na aktualne wyzwania w handlu międzynarodowym. W celu wzmocnienia wiarygodności organizacji oraz jako formę uzupełniania systemów WTO, Polska opowiada się za prowadzeniem również innych intensywnych działań na rzecz implementacji porozumienia w rybołówstwie, negocjacji porozumienia e-commerce czy w sprawie ułatwień w inwestycjach.

Punkt czwarty – stan dwustronnych stosunków handlowych, w tym trwające negocjacje. W tym punkcie Komisja Europejska poinformuje o aktualnym stanie negocjacji umów o wolnym handlu, między innymi z Australią, Indiami, Indonezją oraz Kenią i Mercosurem. Polska popiera zawarcie umów z tymi państwami, podkreślając jednocześnie konieczność uwzględnienia wrażliwości unijnego sektora rolno-spożywczego. W przypadku umowy z państwami Mercosur Polska podkreśla, że zapisy rozdziału o zrównoważonym rozwoju mają miękki charakter i nie gwarantują przestrzegania przez Mercosur uregulowań związanych z redukcją CO_2, ochrony środowiska, w tym wylesiania Amazonii. Dotyczy to również przepisów związanych z dobrostanem zwierząt, ochrony weterynaryjnej i fitosanitarnej. Polska opowiada się za wzmocnieniem sieci umów o wolnym handlu zawieranych przez UE z państwami trzecimi, które są szczególnie ważne dla zapewnienia stabilności i przewidywalności przedsiębiorstwom i ich łańcuchom dostaw w aktualnej sytuacji geopolitycznej. Jednocześnie Polska postuluje uzupełnienie sieci handlowych zestawem narzędzi, który pomógłby chronić przedsiębiorstwa UE na rynkach krajów trzecich. W tym kontekście wzywamy do szybkiego przyjęcia instrumentu przeciwdziałania przymusowi ekonomicznemu oraz asertywnego wykorzystania istniejących narzędzi ochrony handlu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Ja tylko chciałem w takim razie, panie ministrze, powiedzieć, że cieszy mnie

to stanowisko rządu, szczególnie mocne poparcie dla umów o wolnym handlu i zauważenie, doskonałe rozumienie tego, jak ważne jest w tym kontekście to, żeby również od Chin, które w dużej mierze są monopolistą w niektórych branżach i dostarczaniu różnego rodzaju podzespołów czy surowców do Europy. To jest rzeczywiście bardzo ważne. I Australia, i Indie, i te kraje, które pan, panie ministrze, wymienił. Cieszę się, że jutro jest takie posiedzenie i będziemy w takim razie z niecierpliwością czekać na pana informacje o skutkach tego posiedzenia, bo rzeczywiście jest bardzo ważne.

Jeżeli nie ma więcej pytań, to bardzo państwu dziękuję. Dziękuję, panie ministrze. Przechodzimy do… Aha, jeszcze konkluzja. Stwierdzam, że **Komisja w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. przyjęła do wiadomości informację Rady Ministrów o posiedzeniu Rady ds. Zagranicznych w formacie ministrów ds. handlu, które odbędzie się w dniu 25 maja 2023 r.** Czy jest sprzeciw? Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję.

Pkt III – rozpatrzenie w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, które odbędzie się w dniach 1 i 2 czerwca 2023 r., w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach. Rząd reprezentuje pan minister Rafał Weber, bardzo proszę, panie ministrze, oraz pan minister Paweł Lewandowski, ale to w następnej części poproszę pana ministra Lewandowskiego. Więc poproszę pana, panie ministrze, o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, 1 czerwca w Luksemburgu odbędzie się formalne posiedzenie Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii. Będzie ono poświęcone sektorowi transportu.

Głównym tematem posiedzenia będzie debata orientacyjna dotycząca projektu zmiany dyrektywy w sprawie praw jazdy. Przedstawiciel Polski weźmie udział w debacie i przedstawi kierunkowo stanowisko do pytań, które zostały przygotowane przez prezydencję. Zmiany w dyrektywie w sprawie praw jazdy mają na celu, przynajmniej takie jest założenie, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, między innymi poprzez podniesienie poziomu umiejętności, wiedzy i doświadczenia kierowców oraz ograniczania i karania niebezpiecznych zachowań. Potrzeba aktualizacji przepisów UE w zakresie praw jazdy powinna wspierać działania na rzecz zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych i poważnych urazów oraz dalszej redukcji obciążeń administracyjnych i przeszkód hamujących swobodny przepływ obywateli na terenie UE.

Jednocześnie odnotowuje się wciąż zbyt wielu posiadaczy praw jazdy, których obecność na drogach UE stanowi zagrożenie w związku z brakiem sprawności niezbędnej do kierowania pojazdami. Obecna kontrola oparta na wieku nie jest już przez niektóre państwa europejskie postrzegana jako najbardziej odpowiednia. Chociaż istnieją dowody na potencjalne pogorszenie stanu fizycznego w związku z wiekiem, w niektórych badaniach stwierdzono, że określenie „schorzenia", takie jak choroby psychiczne, padaczka, cukrzyca, choroby serca i bezdech senny, nie muszą być związane z wiekiem. Są one jednak czynnikami bardziej istotnymi niż wiek, jeśli chodzi o kondycję zdrowotną niezbędną do kierowania pojazdami.

Stanowisko Polski na temat proponowanego w projekcie przeprowadzenia samooceny swojej fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami mechanicznymi przez kandydatów na kierowców i kierowców przedłużających swoje uprawnienia, jest obecnie negatywne. Wątpliwości budzi kwestia monitorowania i sankcjonowania obowiązku dokonywania samooceny przez kierowcę. Odnosząc się do projektowanych regulacji w zakresie cyfrowych praw jazdy, bezwzględny obowiązek wydawania mobilnych praw jazdy w trakcie prowadzonych prac budzi pewne zastrzeżenia i uwagi ze względu na czas zaproponowany przez Komisję Europejską, w którym państwa członkowskie mają zapewnić, aby domyślnie wydawano wyłącznie mobilne prawa jazdy. Termin, jaki wskazała Komisja, to cztery lata od daty przyjęcia procedowanego aktu prawnego. O ile przejście z fizycznych dokumentów na mobilne prawa jazdy należy ocenić z grubsza

pozytywnie, o tyle sam okres na wdrożenie nowych rozwiązań związanych z mobilnymi dokumentami może budzić zastrzeżenia co do możliwości wprowadzenia tych rozwiązań w określonym terminie. W trakcie dalszych prac strona polska będzie zabiegała o wydłużenie zaproponowanego terminu, tak aby był określony w sposób umożliwiający wdrożenie tych rozwiązań do polskiego systemu prawnego.

W zakresie proponowanych zmian w przedmiocie określania na poziomie UE dolnych granic wieku, niezbędnych do uzyskania odpowiedniej kategorii praw jazdy, określonych odpowiednio w art. 7 z uwzględnieniem wyjątków określonych w art. 14, w opinii rządu RP kierunkowo zasługują one na poparcie. Za pozytywne należy uznać również prawo każdego z państw członkowskich do podwyższania lub zmniejszania dolnej granicy wieku dla kierowania pewnymi kategoriami pojazdów w celu dalszego zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy zaznaczyć jednak, że w toku dalszych prac strona polska będzie zabiegała o zmniejszenie wymaganego wieku dla kierowców posiadających świadectwo kwalifikacji zawodowej w zakresie kategorii prawa jazdy D do osiemnastego roku życia.

Rząd polski co do zasady kierunkowo popiera również regulacje w zakresie administracyjnych okresów ważności prawa jazdy określanych na okres 15 lat. Zasady określone w art. 10 dają możliwość państwom członkowskim na skrócenie bądź w określonych przypadkach wydłużenie wyżej wskazanego okresu. W zakresie art. 14 wprowadzającego nową zasadę jazdy w towarzystwie innego kierowcy dla kierowców w wieku 17, 18 lat, rząd polski popiera kierunek proponowanych zmian. Należy zaznaczyć jednak, że w toku dalszych zmian strona polska będzie zabiegała o rozszerzenie powyższych rozwiązań również na kategorie prawa jazdy C plus E.

Ponadto rząd polski w pełni popiera rozwiązania określone w art. 15 dotyczące dwuletniego okresu próby, podczas którego początkujący kierowcy będą podlegać przepisom dotyczącym kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających i ewentualnym dodatkowym warunkom określonym przez każde z państw członkowskich. Należy kierunkowo poprzeć przedmiotowe rozwiązania w zakresie, w jakim prowadzą one do zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienia procesu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Podczas posiedzenia Rady przedstawiciel Polski poprze przyjęcie raportu z postępu prac do projektu zmian dyrektywy w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczącej przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego. Tutaj instytucją wiodącą do tego tematu jest Ministerstwo Cyfryzacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie? Nie. W takim razie poproszę pana ministra Lewandowskiego o kontynuowanie informacji rządu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Paweł Lewandowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, w części telekomunikacyjnej Rady UE ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii, która odbędzie się 2 czerwca 2023 r., zostaną przyjęte sprawozdania z postępu prac dotyczące trzech bieżących wniosków legislacyjnych: projektu rozporządzenia w sprawie horyzontalnych wymogów cyberbezpieczeństwa dla produktów z elementami cyfrowymi, projektu rozporządzenia w sprawie ograniczenia kosztów wdrażania gigabitowych sieci łączności elektronicznej oraz projektu rozporządzenia w sprawie zapewnienia wysokiego poziomu interoperacyjności sektora publicznego w UE. Wszystkie sprawozdania prawidłowo odzwierciedlają przebieg i wynik prac nad wspomnianymi wnioskami legislacyjnymi w mijającym półroczu. Prace nad wszystkimi projektami będą kontynuowane po posiedzeniu Rady.

Odnośnie do projektu rozporządzenia w sprawie wymogów w zakresie cyberbezpieczeństwa dla produktów z elementami cyfrowymi, państwa członkowskie UE wyraziły potrzebę ustanowienia jasnych i jednoznacznych przepisów dotyczących produktów podwójnego zastosowania, oprogramowania typu *open source* i usług w chmurze. Wyraziły swoje obawy dotyczące wpływu na małe i średnie przedsiębiorstwa oraz braku dostępnych zharmonizowanych norm dla tego rozporządzenia. W odpowiedzi na zgła-

szane obawy prezydencja szwedzka zorganizowała również warsztaty i dyskusje tematyczne na konkretne tematy wskazane przez państwa członkowskie oraz zaprosiła dyrektora wykonawczego ENISA do wymiany poglądów.

Jeśli chodzi o projekt aktu w sprawie infrastruktury gigabitowej, państwa członkowskie UE generalnie z zadowoleniem przyjęły wniosek i jego cele, czyli wdrożenie sieci telekomunikacyjnych o bardzo dużej przepustowości i obniżenie kosztów ich budowy. Szczegółowe dyskusje, które odbyły się do tej pory, ujawniły pewne obszary, które będą wymagały dalszej pracy, w szczególności kwestia milczącej zgody w przypadku udzielania zezwoleń i prawa drogi, kwestia przekazywania Komisji Europejskiej informacji dotyczącej infrastruktury krytycznej, kwestia formy prawnej wniosku, kwestia możliwości wydawania przez Komisję wytycznych dotyczących koordynacji robót budowlanych oraz dostępu do infrastruktury, kwestia organizacji pracy krajowych punktów informacyjnych, wreszcie kwestia zapewnienia neutralności technologicznej.

Ostatnie sprawozdanie dotyczy projektu aktu w sprawie interoperacyjnej Europy. Szwedzka prezydencja opracowała pierwszy kompromisowy tekst wniosku, a obecnie pracuje nad drugim tekstem kompromisowym. Główne zmiany mające na celu rozwianie wątpliwości państw członkowskich UE dotyczą w szczególności następujących kwestii: zakresu proporcjonalności wniosku, oceny interoperacyjności dodatkowych obowiązków dla administracji publicznej państw członkowskich oraz instytucji, organów i agencji UE, dostosowania wniosku do aktu o sztucznej inteligencji oraz ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych.

Na posiedzeniu prezydencja przedstawi także informacje na temat bieżącego stanu prac nad trzema dalszymi projektami legislacyjnymi, projektem rozporządzenia w sprawie europejskich ram tożsamości cyfrowej, aktu w sprawie danych oraz projektu rozporządzenia w sprawie prywatności w łączności elektronicznej.

Jeśli chodzi o pierwszy projekt, aktualnie trwają negocjacje Rady z Parlamentem. Zależy nam na utrzymaniu rozwiązań zawartych w podejściu ogólnym przyjętym przez Radę w grudniu 2022 r., w szczególności w kontekście wdrażanej w Polsce aplikacji e-obywatel.

Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku aktu o danych. Wczoraj miało miejsce spotkanie z PE. Aktualny wniosek jest korzystny z naszego punktu widzenia.

Ostatnia informacja będzie dotyczyć projektu rozporządzenia o e-prywatności ze względu na utrzymujące się od wielu lat różnice stanowisk między państwami członkowskimi, przede wszystkim różnice stanowisk między Radą a PE. Do chwili obecnej niemożliwe było osiągnięcie kompromisu, dlatego trwa zastój w pracach nad tym projektem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie? Nie słyszę.

Proponuję więc, szanowni państwo, żeby **przyjąć do wiadomości informację o stanowisku rządu, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniach 1 i 2 czerwca 2023 r., w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r.** Czy ktoś wnosi sprzeciw? Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję bardzo. Dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do kolejnego punktu, pkt IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (COM(2023) 127 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Poproszę pana ministra Webera o przedstawienie stanowiska.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przedmiotowy wniosek jest jednym z trzech proponowanych przez Komisję aktów normatywnych dotyczących tak zwanego pakietu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pakiet ten zawiera następujące akty prawne, które Komisja zamierza w najbliższym czasie wdrożyć i które są obecnie procedowane na etapie przyjęcia stanowiska rządu RP. Do powyższych propozycji aktów należą: Wniosek dotyczący dyrektywy PE i Rady w sprawie praw jazdy zmieniającej dyrektywę PE i Rady 2022/2561 i rozporządzenie PE i Rady 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126 WE PE i Rady i rozporządzenie Komisji nr 383/2012. Po drugie Wniosek dotyczący dyrektywy PE i Rady w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów. Po trzecie Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy PE i Rady zmieniającej dyrektywę 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Wniosek w zakresie rewizji dyrektywy 2006/126 WE PE i Rady w sprawie praw jazdy dotyczy zmiany obecnie obowiązujących regulacji między innymi w zakresie po pierwsze wprowadzenia podstawowych przepisów mających zastosowanie do fizycznych i mobilnych praw jazdy, w szczególności w zakresie ich wzajemnego uznawania. Po drugie możliwości obniżenia dolnych granic wieku dla danych kategorii praw jazdy. Po trzecie wprowadzenie administracyjnych okresów ważności prawa jazdy dla grup kategorii A i B określonego na maksymalny okres 15 lat. W przypadku osób powyżej 70. roku życia okres ważności praw jazdy zostaje skrócony do maksymalnie pięciu lat, gdy występuje konieczność częstszego przeprowadzenia kontroli stanu zdrowia lub zastosowania innych środków specjalnych, takich jak kursy odświeżające wiedzę i umiejętności. Takie skrócenie administracyjnego okresu ważności można zastosować jedynie przy przedłużeniu okresu ważności prawa jazdy. Po czwarte wprowadzenie możliwości jazdy w towarzystwie osoby towarzyszącej, w przypadku gdy kierujący ukończył 17., a nie ukończył 18. roku życia, pod warunkiem, że osoba towarzysząca osiągnęła dolną granicę wieku wynoszącą 25 lat, posiada prawo jazdy odpowiedniej kategorii wydane ponad pięć lat wcześniej, nie podlegała zakazowi prowadzenia pojazdu w ciągu ostatnich pięciu lat, nie podlegała orzeczeniu w dziedzinie prawa karnego, wydanemu w następstwie popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego, i w przypadku pojazdu kategorii C posiada kwalifikacje i odbyła szkolenie przewidziane w dyrektywie 2022/1561.

Kolejna kwestia to wprowadzenie okresu próby dla posiadaczy prawa jazdy wydanego po raz pierwszy, gdzie okres ten będzie wynosił co najmniej dwa lata. W trakcie okresu próby posiadacz takiego prawa jazdy, uznany za początkującego kierowcę, będzie miał wprowadzone określone kary za kierowanie pojazdem z poziomem alkoholu we krwi przekraczającym zero gramów. Kary te muszą być określone, muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące.

Kolejna kwestia to wprowadzenie regulacji w zakresie określenia na potrzeby związane z wydawaniem praw jazdy definicji stałego miejsca zamieszkania. Kolejna kwestia to wprowadzenie regulacji w zakresie wymiany praw jazdy wydanych przez państwa trzecie. W tym zakresie Komisja również przewiduje wydanie decyzji wykonawczej określającej, czy w danym państwie trzecim obowiązują ramy transportu drogowego, które w całości lub w części gwarantują odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na tle porównywalnym z poziomem UE.

Przedstawiony projekt stanowiska rządu w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy PE i Rady w sprawie praw jazdy zmieniający dyrektywę PE i Rady 2022/2561 oraz rozporządzenie PE i Rady 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE PE i Rady i rozporządzenie Komisji 383/2012 co do zasady popiera inicjatywę Komisji Europejskiej, w tym rozwiązań, które mają się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienia swobodnego przepływu osób w UE. Zmiany te przyczynią się do zrównoważonego transportu drogowego i jego transformacji cyfrowej poprzez między innymi podniesienie poziomu umiejętności, wiedzy i doświadczenia kierowców oraz ograniczenia i karania niebezpiecznych zachowań, zapewnienia w całej UE odpowiedniej fizycznej

i psychicznej zdolności kierowców do kierowania pojazdami czy usunięcie nieadekwatnych lub niepotrzebnych barier, jakie napotkają kandydaci ubiegający się o prawo jazdy i posiadacze praw jazdy.

Niemniej jednak w trakcie prac nad przedmiotowym wnioskiem legislacyjnym należy dążyć do ewentualnej modyfikacji proponowanych rozwiązań, które mogą budzić wątpliwości i zastrzeżenia oraz wprowadzenia do nich modyfikacji korzystnych z punktu widzenia Polski, w szczególności w odniesieniu do zapewnienia odpowiedniego okresu przejściowego dla prowadzenia mobilnych praw jazdy, zapewnienia elastyczności państwom członkowskim do ustalenia granicy wieku dla kierowania pewnymi kategoriami pojazdów, w szczególności zmniejszenia wymagania wieku dla kierowców posiadających świadectwo kwalifikacji zawodowej kategorii D do 18. roku życia, zapewnienia elastyczności państwom członkowskim w zakresie określenia administracyjnych okresów ważności praw jazdy, rozszerzenia możliwości jazdy w towarzystwie innego kierowcy dla kierowców w wieku 17 i 18 lat również w zakresie kategorii prawa jazdy C, E. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Posłem sprawozdawca jest pan poseł Grzegorz Woźniak. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Grzegorz Woźniak (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, dyrektywa omawiana w pkt IV posiedzenia w sprawie praw jazdy, zmieniająca dyrektywę PE i Rady z 2022 i rozporządzenie PE i Rady UE z 2018 oraz uchylająca dyrektywę 126 z 2006 PE i Rady, rozporządzenie Komisji nr 383 z roku 2012. Niniejszy wniosek dotyczy gruntownej rewizji przepisów UE dotyczących praw jazdy, o których pan minister już tutaj wspominał. Jest to trzecia zmiana tych przepisów, aktualizacja, wprowadzonych po raz pierwszy w 1980 r. dyrektywą 80/12/63 EWG, a następnie druga dyrektywa 91 w sprawie praw jazdy i trzecia dyrektywa z 2006 r. o numerze 126, też w sprawie praw jazdy. W UE, w innych państwach członkowskich obowiązują i są stosowane ramy dotyczące praw jazdy, które należą do najbardziej zaawansowanych. Obejmują one łącznie ponad 250 mln kierowców. Podstawa tych ram jest dyrektywa w sprawie praw jazdy, w której określono wspólne środki prawne w zakresie uznawania i wydawania praw jazdy w UE. Ich celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu obywateli na całym terenie UE, wraz ze swobodą przemieszczania się ustanowioną dzięki jednolitemu rynkowi europejskiemu.

Przepisy UE dotyczące praw jazdy przyczyniły się do ułatwień w podróżach transgranicznych i uprościły zmianę miejsca zamieszkania obywatelom osiedlającym się w innych państwach członkowskich UE. Obywatele napotykają jednak na pewne niespójności między poszczególnymi państwami członkowskimi. Nie wszystko się udało, tak jak pan minister wspominał, uregulować, żeby było jednolite. Obywatele napotykają na te niespójności, co z kolei wpływa na uprawnienia do kierowania pojazdami. Muszą się również mierzyć z niedociągnięciami i trudnościami w wykonywaniu poszczególnych dyrektyw.

Podstawą niniejszej inicjatywy jest dyrektywa 2006/126, której celem była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienia swobodnego przemieszczania się. One dotyczą kilku punktów. Najważniejsze z nich to wprowadzenie jednolitego unijnego wzoru prawa jazdy, obowiązkowego dla wszystkich kierowców od 2033 r. w celu zapewnienia większej ochrony przed fałszerstwem, określenie kategorii praw jazdy według typów pojazdów i dolnych granic wieku warunkujących możliwość ich prowadzenia. Następnie obowiązkowe administracyjne przedłużenie okresu ważności wszystkich nowych praw jazdy co 10 lat, jak również uproszczenia obciążeń administracyjnych nakładanych na kierowców zmieniających miejsce zamieszkania na inne państwa członkowskie.

Celem tej inicjatywy jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwienie swobodnego przepływu osób w UE, jak również dalsze zunifikowanie przepisów dotyczących praw jazdy w poszczególnych krajach UE, co jednocześnie przyczyni się do zrównoważonego transportu drogowego, jego transformacji cyfrowej. Stanowisko rządu pan minister przedstawił do poszczególnych punktów, więc nie będę już tego omawiał. Generalnie

dyrektywa jest uszczegółowieniem i dalszym połączeniem poszczególnych przepisów w poszczególnych krajach, żeby stanowiły pewien tożsamy ciąg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Nie słyszę.

W związku z tym proponuję konkluzję, że **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. dokument o sygnaturze COM(2023) 127 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła stanowisko rządu.** Czy jest sprzeciw do takiej konkluzji? Sprzeciwu nie słyszę. Dziękuję.

Pkt V – rozpatrzenie w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów (COM(2023) 128 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska RP. Tutaj również pan minister Weber. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, przedmiotowy projekt umożliwia ustanowienie systemu służącego zapewnieniu możliwości nakładania zakazów prowadzenia pojazdów, mającego ogólnounijny skutek – to bardzo ważne – który ma się przyczynić do znacznego bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez możliwość egzekwowania przepisów dotyczących ściśle określonych przestępstw lub wykroczeń w ruchu drogowym, takich jak kierowanie pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego, przekroczenie dopuszczalnej prędkości oraz zachowań naruszających przepisy ruchu drogowego i skutkujące śmiercią lub poważnym urazem ciała ze skutkiem dla sprawców niebędących rezydentami, czyli kierujących, popełniających przestępstwo lub wykroczenie w państwie członkowskim innym niż to, które wydało prawo jazdy sprawcy. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę zbyt szeroki i przez to nieprecyzyjny zakres ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdu jako tożsamej sankcji za zachowania określone w niejednolitym katalogu naruszeń zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, uregulowanych w przepisach krajowych poszczególnych państw członkowskich często w sposób odmienny, proponowane przez Komisję Europejską regulacje należy ocenić negatywnie. Przewidziane we wniosku środki, także z powyższych względów, mogą być ocenione jako godzące w podstawowe wartości UE, takie jak suwerenność państw członkowskich, gwarantowana prawem traktatowym w obszarze polityki karnej, a także w zasadę praworządności, zgodnie z którą każdy obywatel UE ma prawo do sądowej kontroli indywidulanych rozstrzygnięć, nie tylko gwarantowanych w sposób formalny, ale także realny, nieograniczony w stosowaniu.

Zaznaczenia wymaga, że pozbawienie uprawnień do kierowania pojazdami jest możliwe na podstawie orzeczenia polskiego sądu lub decyzji właściwego polskiego organu. Na podstawie art. 180a oraz 244 Kodeksu karnego niezastosowanie się do ustanowionych zakazów wiąże się z możliwością nałożenia kary pozbawienia wolności odpowiednio do 2 lub 5 lat. W przypadku wprowadzenia ogólnounijnego zakazu prowadzenia pojazdów tej samej karze podlegałaby osoba niestosująca się do zakazu nałożonego przez sąd lub organ innego państwa członkowskiego. Mając na względzie powyższe oraz treść art. 10 ust. 2, art. 45 i art. 175 ust. 1 Konstytucji RP, które to wyznaczają podstawy ustrojowe wymiaru sprawiedliwości w Polsce, wątpliwości może budzić automatyczne związanie polskiego sądu orzeczeniem organu państwa członkowskiego w przedmiocie pozbawienia uprawnień do kierowania pojazdami. W trakcie procedowania powyższego wniosku Komisji może zaistnieć konieczność poddania szczegółowej analizie, czy w świetle konstytucji możliwa jest taka zmiana przepisów karnych, która umożliwiałaby egzekwowanie unijnego pozbawienia uprawnień do kierowania pojazdami.

Tak, szanowni państwo, wygląda stanowisko rządu polskiego do tego projektu dyrektywy. Podobne stanowisko prezentuje część państw UE. Wiem, że Niderlandy stoją na podobnym stanowisku, że regulacje państw członkowskich są wystarczającym elementem do tego, aby zatrzymywać prawo jazdy, zakazywać korzystania z pojazdów mechanicznych. W różnych państwach UE realizuje się to w różny sposób, natomiast

zawsze powołany jest jakiś organ, na przykład sąd, który ma do tego uprawnienia, i ten model należy pozostawić bez zmian. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Posłem sprawozdawcą jest pan poseł Marek Matuszewski. Bardzo proszę.

Poseł Marek Matuszewski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, oczywiście poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest zawsze bardzo dobra, bo wiemy doskonale, że zmniejsza ryzyko wypadków, ale jednocześnie wiemy doskonale, że te rozwiązania, które są tu obecnie zaproponowane, nie są dobre. Rząd polski, resort infrastruktury, wprowadza bardzo dobre rozwiązania chociażby drogowe, a także inne przepisy, gdzie w Polsce poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest coraz lepsza. Rozwiązania, jakie stosujemy na terenie naszego kraju, jeśli chodzi o budowę dróg, różne spowalniacze, wszystkie inne takie udogodnienia, które są też stosowane w prawie wszystkich krajach w UE, pokazują, że dajemy sobie z tym tematem dość dobrze radę.

Chciałbym powiedzieć, tak jak i pan minister powiedział, oczywiście będę rekomendował, aby ten projekt zarekomendować negatywnie. Pan minister przedstawił te aspekty. Musimy chronić polskich obywateli, polskich kierowców. W związku z tym rekomenduje Komisji opinię negatywną. Podobnie jak rząd.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? Nie słyszę.

W związku z tym proponuję następującą konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. dokument o sygnaturze COM(2023) 128 wersja ostateczna i odnoszący się do niego projekt stanowiska RP. Komisja podzieliła stanowisko rządu**. Czy jest sprzeciw? Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do pkt VI, czyli rozpatrzenia w trybie art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu z uwzględnieniem art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Wspólnego komunikatu do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie aktualizacji strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania: Udoskonalona strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego w obliczu zmieniających się zagrożeń morskich (JOIN(2023) 8 wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego stanowiska rządu. Poproszę pana ministra Webera o to stanowisko. A, dobrze. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, 10 marca br. Komisja Europejska i Wysoki Przedstawiciel ds. Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa przyjęli wspólny komunikat w sprawie aktualizacji strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego i jej planu działania, w którym przedstawiono sześć celów strategicznych UE: zintensyfikowanie działań na morzu, współpraca z partnerami, odgrywanie wiodącej roli w zakresie orientacji w obrzeżu morskim, zarządzanie ryzykiem i zagrożeniami, zwiększenie zdolności oraz kształcenie i szkolenie.

Nowa strategia i plan działania ma stanowić ramy dla podejmowania przez UE działań na rzecz ochrony jej interesów na morzu, ochrony obywateli, wspólnych wartości i gospodarki w celu wzmocnienia odporności oraz adaptacji do zmieniających się zagrożeń zarówno w wymiarze bezpieczeństwa cywilnego, jak i wojskowego. Jako załącznik do tej strategii opublikowany został zaktualizowany plan działania, za pomocą którego strategia będzie wdrażana i w którym uwzględnione zostały dynamicznie zmieniające się okoliczności i zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego w strategicznych obszarach zainteresowania UE. Uzasadnieniem dla podjęcia działań na forum UE zmierzających do rewizji strategii było znaczące zwiększenie skali zagrożeń i wyzwań dla bezpieczeństwa w wymiarze globalnym od czasu przyjęcia w 2014 r. pierwszej unijnej strategii bezpieczeństwa morskiego. Komunikat stanowi również wypełnienie konkluzji przyjętych przez Radę w czerwcu 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa morskiego, w których wezwano Komisję i Wysokiego Przedstawiciela do oceny potrzeby aktualizacji strategii.

Wspólny komunikat – to warto zaznaczyć – nie jest ostateczną wersją zaktualizowanej strategii i stanowi punkt wyjścia do dalszej dyskusji na forum UE nad jej najważniejszymi elementami. W kwietniu tego roku prezydencja szwedzka rozpoczęła dyskusję z państwami członkowskimi na temat wspomnianego komunikatu na forum grupy roboczej Rady ds. morskich „Europejska strategia bezpieczeństwa na morzu", która wspólnie z Komisją Europejską oraz Europejską służbą działań zewnętrznych wypracuje ostateczną wersję strategii. Najbliższe spotkanie grupy roboczej zaplanowane jest na 31 maja br.

Z uwagi na bardzo szeroki tematyczny zakres zagadnień z zakresu bezpieczeństwa ujęty w komunikacie, stanowisko naszego rządu przyjęte w dniu 5 maja br. przez Komitet do Spraw Europejskich zostało przygotowane we współpracy z Ministerstwami: Obrony Narodowej, Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Spraw Zagranicznych, Spraw Wewnętrznych i Administracji, Klimatu i Środowiska. W stanowisku naszym kierunkowo poparliśmy zasadność aktualizacji strategii, podkreślając fundamentalne znaczenie bezpieczeństwa w przestrzeni morskiej dla bezpieczeństwa narodowego oraz dla ochrony strategicznych interesów wszystkich państw członkowskich UE. Komunikat trafnie zidentyfikował aktualne zagrożenia w obszarze bezpieczeństwa morskiego, jak również w sposób kompleksowy i wyczerpujący odniósł się do najpilniejszych wyzwań. Z punktu widzenia poprawy odporności UE i państw członkowskich w dziedzinie morskiej rząd nasz za najistotniejsze uznał kwestie związane z ochroną morskiej infrastruktury krytycznej, zwiększeniem skuteczności ochrony morskich szlaków komunikacyjnych i zapewnieniem swobody żeglugi, zwiększeniem skuteczności ochrony w obszarze transportu surowców i ładunków o strategicznym znaczeniu oraz ładunków mogących stanowić zagrożenie dla środowiska morskiego.

Rząd przywołał wydarzenia najbardziej zagrażające bezpieczeństwu i stabilności w wymiarze międzynarodowym, w tym szczególnie niesprowokowaną i nieuzasadnioną militarną agresję Rosji wobec Ukrainy, które wyraźnie wskazały, że państwa członkowskie UE muszą zwiększyć swoje bezpieczeństwo i zdolność działania nie tylko na własnym terytorium i swoich wodach, lecz także w swoim sąsiedztwie.

Rząd podkreślił, że w komunikacie niedostateczne znaczenie przykłada się do bezpieczeństwa mórz otaczających UE w porównaniu do szerokiego spektrum działań prowadzonych przez UE na przykład w zatoce Gwinejskiej czy w obszarze Indo-Pacyfiku. Zdaniem rządu w obliczu obecnych zagrożeń ze strony Rosji w pierwszej kolejności większą uwagę należy kierować na skuteczne działania w bezpośrednim otoczeniu i najbliższym obszarze morskim UE, co jest oczywiście, szanowni państwo, zrozumiałe, że Morze Północne, Morze Bałtyckie, Morze Czarne, Morze Śródziemne ze wszystkimi problemami powinny być bliższe Komisji Europejskiej i wszystkim państwom członkowskim niż – z całym szacunkiem – Zatoka Gwinejska.

Rząd zgodził się z tezą, że ataki na rurociąg Nord Stream na Morzu Bałtyckim w 2022 r., ataki hybrydowe i ataki cybernetyczne wymierzone w infrastrukturę morską, wymagają od UE i państw członkowskich skutecznych działań i efektywnej ochrony infrastruktury krytycznej. Rząd zwrócił uwagę, że ambitne programy morskiej energetyki wiatrowej stanowiące filar wysiłków na rzecz suwerenności i transformacji energetycznej Polski oraz innych państw regionu Morza Bałtyckiego w obliczu wojny na Ukrainie mogą być zagrożone, co oczywiście wpisuje się w kompleksową politykę od kilku lat naszego kraju, który rozwija politykę morska, buduje interkonektory, buduje gazociąg Baltic Pipe, przymierzamy się do morskiej energetyki wiatrowej. To wszystko na szczęście zostało w tym komunikacie zawarte.

Najważniejsze, szanowni państwo, rząd za fundamentalne uznał wzmocnienie więzi transatlantyckich oraz utrzymanie wiodącej roli NATO w zakresie bezpieczeństwa Europejskiego, w tym kompleksowej współpracy UE z NATO w odniesieniu do strategicznej oceny zagrożeń. Basen Morza Bałtyckiego jako część wschodniej flanki NATO jest pierwszoplanowym obszarem działań, gdzie najpełniej można wykorzystać współpracę UE i NATO. Rząd podkreślił wagę ujęcia we wspólnym komunikacie problematyki związanej z zatopionymi materiałami niebezpiecznymi – to też jest bardzo ważne, bo po raz kolejny zwracamy uwagę jako państwo pokrzywdzone działaniami podczas II wojny światowej,

na ten problem na dnie morskim – które stanowią zagrożenie nie tylko dla ekosystemu morskiego, ale również dla szeroko pojętego bezpieczeństwa morskiego. W ocenie Polski kwestia ta powinna być konsekwentnie podnoszona na forum międzynarodowym oraz w bezpośrednim dialogu na poziomie wszystkich państw członkowskich UE. Przy tej okazji chciałbym bardzo serdecznie podziękować naszym europosłom, szczególnie pani europoseł Annie Fotydze, która bardzo mocno podnosi te tematy niewybuchów, niewypałów i innych zostawionych przez naszych obecnych sojuszników rzeczy, które nam zagrażają, ale również panu przewodniczącemu Płażyńskiemu, który w Trójmieście również taką konferencję otwierał.

W podsumowaniu rząd RP podkreślił, że wspólny komunikat stanowi wielowymiarową płaszczyznę dla zintensyfikowania i pogłębienia współpracy morskiej między państwami członkowskimi UE w obszarze bezpieczeństwa, w związku z pojawieniem się nowych technologii, działalnością manipulacyjną, dezinformacyjną oraz zagrożeniami hybrydowymi na morzu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Posłem sprawozdawcą jest pan poseł Materna. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pan minister Witkowski bardzo obszernie przedstawił wszystkie postulaty tego komunikatu. Ja tylko dodam, że ponad 80% światowego handlu odbywa się drogą morską, a około dwie trzecie światowej ropy naftowej i gazu ziemnego jest wydobywane na morzu lub transportowane drogą morską. Blisko 100% globalnych przepływów danych jest przesyłanych kablami podmorskimi. To jest powód, by światowe obszary i zasoby morskie były i muszą być właściwie chronione. I tu właśnie pan minister Witkowski ujął ważną rzecz, że włączyła się w to wszystko UE i NATO. To jest bardzo ważne w kontekście tego, co mówił pan minister o wojnie ukraińsko-rosyjskiej, agresywnej napaści Rosji na Ukrainę. Wysoka Komisjo, proszę o przyjęcie tego komunikatu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Otwieram dyskusję. Czy ktoś chciałby zabrać głos? To ja sobie pozwolę. Panie ministrze, czy ten komunikat obejmuje również swoim zakresem działania rosyjskie w zakresie takiego miękkiego bezpieczeństwa, ale jednak dość istotnego – kwestii bezpieczeństwa żywnościowego, czyli tego ich negatywnego wpływu na rybołówstwo, na stan, na kondycję bioróżnorodności Morza Bałtyckiego. Ostatnio rozmawialiśmy o tym z panem ministrem Ciecióra w nieco innym punkcie na naszej Komisji, ale zgodził się, zresztą wszyscy to wiemy, którzy zajmujemy się tą tematyką, że Rosjanie działają wysoce nietransparentnie, że tak naprawdę nie wpuszczają instytucji, które mogłyby w jakiś sensowny sposób kontrolować to, co się dzieje na ich morzach terytorialnych, ale też w ich portach, stoczniach, i że prawdopodobnie ilość substancji, które nie byłyby dopuszczone do Bałtyku w państwach UE czy naszej wspólnoty gospodarczej, jest bardzo duża. To są też często jednostki stare, pływające wraki de facto, napędzane na ropę. Jakieś bezpieczeństwo środowiskowe tam raczej nie jest szanowane. Czy w tym kontekście ten komunikat jakoś podnosi ten temat? To takie pierwsze pytanie.

A drugie pytanie, panie ministrze, czy rzeczywiście w kontekście tych różnych pozostałości po II wojnie światowej, tak naprawdę rosyjskich i niemieckich w największej mierze, podejmowaliście kroki, żeby może ten temat analizować nie tylko na polu MI, ale wspólnie na przykład z Ministerstwem Aktywów Państwowych, żeby być może we współpracy z naszym biznesem i z biznesem prywatnym zastanowić się, czy nie jesteśmy w stanie tego dość wąskiego, ale być może w przyszłości bardzo lukratywnego klastra gospodarczego ująć i tworzyć te technologie, mieć nad tym pieczę też ministerialną, instytucjonalną. Bo rzeczywiście zakładam, że prędzej czy później zaczniemy wydobycie tych różnych niedobrych rzeczy, które znajdują się na dnie Bałtyku. Myślę, że dobrze, żeby Polska miała w tym swój udział. To jest oczywiście luźna myśl, luźne spostrzeżenie. Nie wiem, na ile jesteśmy zawansowani w tych technologiach, ale wiem, że w Polsce mamy już takie jednostki czy jesteśmy w stanie je opracować. Mamy takie patenty

na tworzenie takich jednostek, które z powodzeniem mogą takie chemikalia z dna Bałtyku wydobywać. Czy państwo dokonywaliście może jakiegoś takiego kosztorysu czy może planujecie coś takiego zrobić? Na ile ta gałąź czy taka dziedzina gospodarcza tego wydobycia jest na tyle dla nas atrakcyjna, żeby jakoś głębiej w to wejść, również przy wsparciu państwa polskiego.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Te dwa pytania są niezwykle ważne. Bezpieczeństwo żywnościowe – tak, w tym komunikacie konsultowanym zresztą również z szeregiem resortów, między innymi z resortem rolnictwa i rozwoju wsi. Swoje uwagi oni zgłosili. W tym kontekście bezpieczeństwo żywnościowe, szlaki komunikacyjne, szlaki handlowe, wywóz zbóż przez polskie porty, ale też odblokowanie portów Morza Czarnego – to wszystko w tym się zawierało, łącznie również z sugestiami, żeby zająć się szerzej morzami, akwenami, w sąsiedztwie bezpośrednim UE, a nie Zatoki Gwinejskiej, tylko właśnie Morze Czarne, Morze Bałtyckie, Morze Północne, które są kluczowe dla bezpieczeństwa żywnościowego w kontekście świata, w kontekście zboża i nie tylko zboża, ale wszystkich agro produktów, z którymi Ukraina sobie nie radzi, żeby je wywieźć swoimi siłami. Wprost więc to nie zostało powiedziane, ale rzeczywiście na marginesie tych rozmów cały czas się przewija taki właśnie postulat i w tyle głowy to, że wojna na Ukrainie to nie tylko agresja w wersji hard, ale – tak jak pan powiedział – soft. Również są miękkie konsekwencje we wszystkich dziedzinach w zasadzie życia gospodarczego, również przede wszystkim dla państw Afryki czy Bliskiego Wschodu, czy Ameryki Południowej, związane z niedoborami zbóż.

Jeśli chodzi o drugie pytanie odnośnie do niewybuchów na dnie Bałtyku, to również dzięki pana działaniu w Komisji Gospodarki Morskiej i Śródlądowej powstał zespół międzyresortowy, który analizuje odnośnie do kosztorysu, odnośnie do inwentaryzacji, mapowania wspólnie z Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej pozostałości po II wojnie światowej, ale nie tylko po II wojnie światowej, ale też później. Nasze firmy są bardzo zaawansowane technologicznie. Mówię o polskich firmach prywatnych, które już teraz wykonują szereg badań, chociażby przy układaniu gazociągu Baltic Pipe, przy morskich farmach wiatrowych, przy pogłębianiu torów podejściowych do naszych portów. Zawsze takie badanie tak zwanej archeologii morskiej jest prowadzone, i oni są w stanie to zrobić. Tak jak pan powiedział, to są bardzo kosztowne rzeczy. To będzie sięgało setek, no może dziesiątek miliardów euro. Chcemy, żeby właściciele lub cała społeczność międzynarodowa i wszyscy zainteresowani utworzyli taki fundusz, z którego absolutnie polskie firmy, jako gospodarz na polskich wodach terytorialnych, będą z tego korzystać. To jest gigantyczna praca do zrobienia. Naukowcy z Uniwersytetu Gdańskiego, z Uniwersytetu Morskiego w Gdyni czy z Politechniki Morskiej w Szczecinie również prowadzą swoje badania naukowe na ten temat. Mają swoje opracowania i ten zespół międzyresortowy nad nimi pracuje. Więc po wielu, wielu naprawdę latach niedostrzegania tego problemu coś się ruszyło. To będzie proces bardzo długotrwały, tak że jeszcze raz bardzo dziękuję europosłom, w szczególności jeszcze raz pani Annie Fotydze, że ten temat umiędzynarodowiła. Ponieważ sami możemy oczywiście rozmawiać przez wiele miesięcy, wiele lat, ale jeśli temat nie będzie umiędzynarodowiony, to nic z tego nie będzie. Tak że tyle tytułem wyjaśnienia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Jeszcze w tej pierwszej kwestii poruszonej, może nawet bardziej miałem na myśli kwestie łamania przez Rosjan norm środowiskowych w kontekście życia w samym Bałtyku. I też oczywiście pod rozwagę, panie ministrze, ale jakaś intuicja podpowiada mi, że może to jest dobry czas, żeby zacząć proponować twardsze sankcje na resort czy na gospodarkę morską, przede wszystkim na porty, stocznie rosyjskie działające na Bałtyku. Wiemy bowiem, że trują. Dawniej nikt tego tak głośno nie podnosił z uwagi na to, że nie było modne krytykowanie Rosji, raczej było modne robienie z nimi interesów, które często też godziły w nasze bezpieczeństwo. Teraz ta sytuacja się odwróciła, a jednocześnie można by upiec dwie pieczenie na jednym ogniu, to znaczy, ograniczyć trucicieli w Bałtyku, a z drugiej strony wesprzeć nasze porty w Polsce:

w Gdańsku, w Gdyni, w Szczecinie, w Świnoujściu. Nie obraziłbym się, gdybyśmy mieli większe baczenie na to, co się dzieje w portach rosyjskich i, tak jak mówię, ograniczyli być może ich działalność z uwagi na to, że po prostu nie spełniają norm środowiskowych.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Tak, panie przewodniczący. Pierwsze co, to w lutym ubiegłego roku od razu wprowadziliśmy zakaz zawijania rosyjskich statków do polskich portów, a te które już były awizowane, zostały zawrócone z kotwicowisk, z red. Natomiast jeśli chodzi o bezpieczeństwo takie ekologiczne, morskie, rzeczywiście na Bałtyku jest wyspecjalizowana agencja HELCOM, w której również Rosjanie uczestniczą, niemniej jednak nie stosują się do żadnych zasad, nawet wspólnie przyjętych, ale to jest już od wieków stosowana zasada tego kraju. Natomiast to, co my możemy zrobić, to rzeczywiście apelować na marginesie tego komunikatu, no i oczywiście na forum HELCOM o przestrzeganie wspólnych zasad, które wspólnie wypracowaliśmy, a taką namacalną rzeczą, którą mogliśmy zrobić, to tylko i wyłącznie zakaz zawijania statków. One rzeczywiście są stare, chodzą na tak zwane ciężkie paliwo, nie mają nic wspólnego z normami ekologicznymi, również to, że spuszczają swoje nieczystości na naszych wodach terytorialnych. Od lutego ubiegłego roku to się drastycznie zmieniło. A wcześniej, jeśli takie rzeczy się działy, to taki armator był surowo karany. Ale postulat, żeby się tym zająć bardziej kompleksowo i bardziej dokładnie, przyjmuję i myślę, że może być taka konkluzja tej dyskusji, żeby jeszcze mocniej zająć się przemysłem portowym, stoczniowym Federacji Rosyjskiej przede wszystkim na Bałtyku, bo to nas najbardziej interesuje, ale też przypominam o Morzu Azowskim czy o Morzu Czarnym, które również jest wyeksploatowane bardzo mocno i łupieżczo przez Federację Rosyjską. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze, za to, co do tej pory pan robił, za zrozumienie tych kwestii. Szanowni państwo, czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos? Nie słyszę.

W związku z tym proponuję, aby Komisja przyjęła konkluzję: **Stwierdzam, że Komisja przyjęła do wiadomości informację rządu na temat dokumentu o sygnaturze JOIN(2023) 8 wersja ostateczna i odnoszącego się do niego stanowiska rządu**. Nie ma sprzeciwu. Dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do ostatniego punktu. Pkt VIII – rozpatrzenie w trybie… Nie ma jeszcze pani minister. Chwilka cierpliwości. Szanowni państwo, jeżeli nie macie nic przeciwko, to w związku z tym, że pani minister ma w tej chwili inne spotkanie, które się nieco przedłużyło i musielibyśmy czekać, do końca nie wiadomo, ile: kwadrans czy pół godziny, to chyba lepiej, żeby dołączyć ten punkt do następnego posiedzenia i w ten sposób to rozpatrzymy. Dobrze. To dziękuję bardzo, dziękuję wszystkim państwu za obecność. Zamykam posiedzenie Komisji.